

植民地時代の朝鮮における 鉄道網の発達と都市システムの変遷

北田 晃司*

キーワード：都市システム、朝鮮、植民地時代、鉄道網、経済政策

I. はじめに

都市システムの研究において、リンク（都市間の結合関係）はノード（都市）とともに重要な概念を構成している（村山、1994）。

都市システムのリンク面に注目した研究の代表として、交通現象を扱った事例を挙げることができる。1960年代末から70年代の初頭にかけては、交通圏の構造に関する研究が登場した。例えば有末（1968）は、鉄道旅客交通及び自動車交通を指標に、わが国における交通圏の設定を行い、東京・大阪の2大交通圏の下に、札幌・東京・名古屋・大阪・福岡の5つの交通圏と、その下に多数の交通圏が存在することを確認した。その後、OD行列の入手が容易になったことを契機として、交通流動を通して都市システムにおける個々の都市相互の結合関係を取り上げた研究（村山、1994など）が急増し、今日のようにリンクの側面から都市システムに注目した研究が重要な位置を占めるに至った。高速道路及び主要国道における自動車交通量から、わが国における都市圏相互の結合関係を分析した森川（1996）はその代表といえる。

これらの研究の多くは、入手可能なOD行列の制約から、単年次のみの都市間結合関係を分析したもののが多数を占めている。しかし都市システムは日々変化を遂げる存在であり、その発展過程を検討することは、都市システム研究における重要な課題であることから（森川、1990）、リンクの側面についても、都市システムの変容に留意した研究の進展が求められている。

近代以降、鉄道などの新たな交通手段の登場は、都市間の移動時間を大幅に短縮させるとともに、都市間の相互交流を飛躍的に増加させた。これに

よって、ノードの集合体としての性格が強かった近代以前の都市システムは、ノードとリンクとをもつ近代的都市システムへと変貌を遂げた。このように近代的交通網の登場とその後の展開は、都市システムの発展と密接な関係をもつので、長期的かつ広域的な都市システムの形成を解明する上で重要な意味をもっている。

また交通現象は都市相互の関係を空間的に実現したものであると同時に、旅客収入などの指標によって中枢管理機能や人口などと同様に各都市の階層を表わすことも可能である（谷内、1979）。それゆえ、都市システムのリンク・ノード双方からの構造変遷、あるいは両者の相互関係を検討することで、都市システムの発展過程の解明という課題について、より総合的な観点から接近することが可能と考えられる。

本研究においては以上の点に留意した上で、植民地時代の朝鮮を事例に、主要都市間を結ぶ唯一の近代的交通網であった鉄道¹⁾を取り上げる。

朝鮮における鉄道路線は、まず1899年に京仁線（京城—仁川間）が開通し、次いで1905年に京釜線（京城—釜山間）、1906年に京義線（京城—新義州間）の開通をみた。これらの路線は、主に1904年に勃発した日露戦争前後に、わが国から満州への軍事的輸送を目的として建設されたものである。このように当時の朝鮮における鉄道の建設及び運営は、日韓併合以前からほぼ全面的に日本に掌握されており、朝鮮側からの主体的な要請によるものではなかった。

植民地時代の朝鮮における鉄道を扱った既存研究には、金（1982）・鄭（1982a, 1982b, 1984）・朱（1994）などがある。金（1982）・鄭（1984）は

* 東京大学大学院

主要鉄道路線の経由地の決定過程から、朝鮮の鉄道が日本の大陸政策の一環として建設されたことを詳細に指摘した。鄭(1982a, 1982b)および朱(1994)は、鉄道は沿線地域の経済活動を活発化させた一方で、主要幹線からはずれた地域の経済を停滞させたこと、また商品経済を急速に浸透させたことに触れている。

このように、当時の朝鮮の鉄道を扱った研究においては、鉄道の植民地的性格、あるいは鉄道開通の経済的影響について分析したものが多数を占めている。しかし、鉄道を当時の主要都市の動向と連関させた上で、植民地時代の朝鮮の都市システムの変遷にまで考察を加えた研究は、まだ必ずしも十分とは言えない。

本研究においては、具体的には、鉄道路線の拡大、列車の運行本数、主要都市の鉄道旅客収入²⁾および人口を指標として、当時の朝鮮の都市システムの構造変化について検討する。考察の対象とした年次は、1912年・1920年・1930年及び1940年³⁾である。

本研究で分析対象とする都市は、図1に示した都市のうち、朝鮮総督府直営の鉄道沿線にある26都市⁴⁾である。これらの都市は、表1に示した人口からも明らかのように、植民地時代を通して、朝鮮の都市システムの中核を担っていた。その一方で、私設鉄道沿線の都市または鉄道のない都市は、

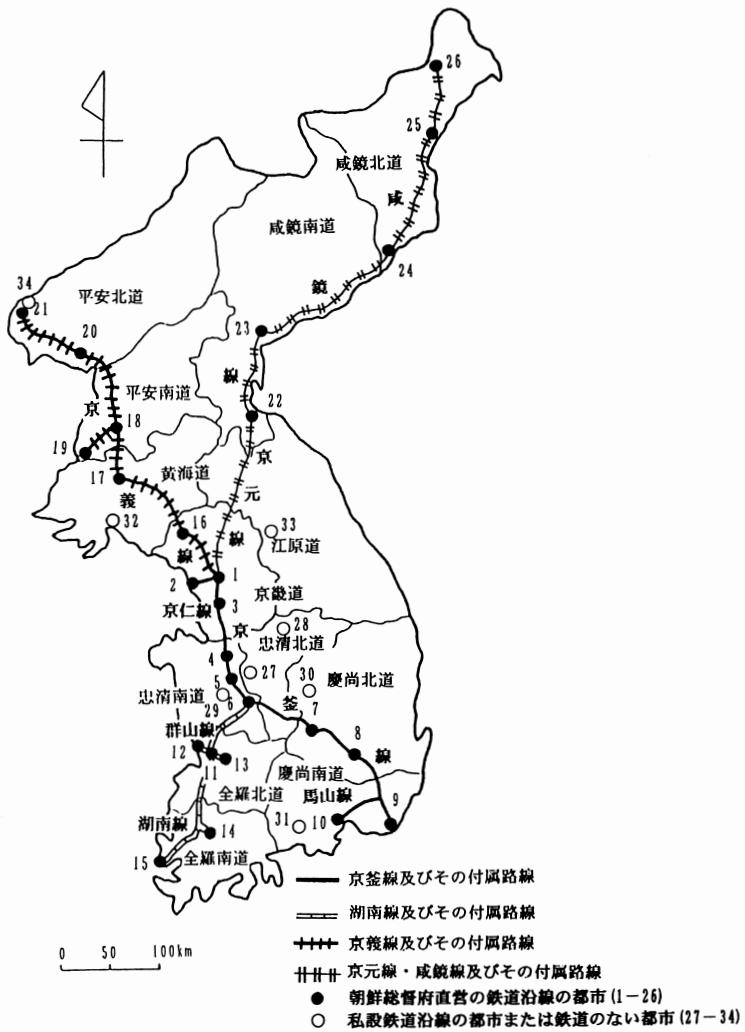


図1 植民地時代の朝鮮の主要都市と主要鉄道幹線（1930年）

1. 京城 2. 仁川 3. 水原 4. 天安 5. 鳥致院 6. 大田 7. 金泉 8. 大邱 9. 釜山 10. 馬山 11. 裡里 12. 群山 13. 全州 14. 光州 15. 木浦 16. 開城 17. 沙里院 18. 平壤 19. 鎮南浦 20. 定州 21. 新義州 22. 元山 23. 咸興 24. 城津 25. 清津 26. 会寧 27. 清州 28. 忠州 29. 公州 30. 尚州 31. 晋州 32. 海州 33. 春川 34. 義州

例えば忠州や尚州のように、朝鮮王朝時代には交通の要地にあった都市（崔, 1990）でも、植民地時代には低迷を続けることが多かった。

これらの都市はその通過する路線によって、京釜線沿線・湖南線沿線・京義線沿線・京元線及び咸鏡線沿線の都市の4つに区分される。各都市の

表1 植民地時代の朝鮮主要都市の人口（単位：万人）

都市名		1912年	1920年	1930年	1940年
朝鮮総督府	京城	25.6①	25.0①	35.5①	93.1①
	仁川	2.6⑥	3.6⑤	6.4⑤	18.0⑤
	水原	1.0⑯	1.0	1.3	3.0
	天安	0.1	0.3	1.3	1.6
	鳥致院	0.1	0.5	0.8	1.2
	大田	0.4	0.6	2.1	5.5
	金泉	0.5	0.8	1.5	3.0
	大邱	3.1⑤	4.5④	10.1④	17.5⑥
	釜山	7.3②	7.4②	13.0③	24.0③
	馬山	1.6⑪	1.6⑫	2.6⑯	3.7
直営の鉄道沿線	裡里	0.3	0.4	1.8	2.2
	群山	0.8	1.4⑯	2.6	5.3
	全州	1.4⑯	1.6⑬	3.8⑪	5.6
	光州	1.2⑭	1.6⑭	3.3⑬	6.4⑫
	木浦	0.5	1.7⑪	3.2⑭	6.9⑩
京義線の都市	開城	3.8④	3.6⑥	4.9⑦	7.3⑨
	沙里院	0.4	0.7	2.2	3.5
	平壤	4.0③	7.2③	13.7②	28.4②
	鎮南浦	1.8⑧	2.1⑧	3.7⑫	6.7⑪
	定州	0.3	0.4	0.9	1.5
	新義州	0.4	1.4	4.4⑧	6.0④
京元・咸興鏡線	元山	2.0⑦	2.8⑦	4.3⑨	8.7⑦
	咸興	1.4⑩	1.8⑩	4.0⑩	7.7⑧
	城津	0.3	0.5	1.1	6.3⑬
	清津	0.8	1.8⑨	4.9⑥	19.3④
	会寧	0.5	0.9	1.8	2.6
	義州	0.8	0.9	1.0	1.0
私設鉄道沿線の都市または鉄道のない都市	清州	0.5	0.5	1.6	3.4
	忠州	0.3	0.2	2.2	2.7
	公州	0.7	0.7	1.2	1.5
	尚州	0.6	0.8	2.7	3.1
	晋州	1.4⑬	1.3	2.3	4.6
	海州	1.8⑨	1.4	2.3	6.0⑯
	春州	0.3	0.4	0.9	2.9
	義州	0.8	0.9	1.0	1.0

数値は各年度の朝鮮総督府統計年報による。数値の後の番号は、年度ごとの各都市の人口順位を、上位15位まで示したものである。なお、1940年以前の清津については、すべて羅南を含んだ値を示した。

鉄道旅客収入の実数値は、表2に示した通りである。また各路線における列車運行本数については、1912年は朝鮮総督府鉄道局（1913）、1920年・1930年及び1940年は朝鮮総督府鉄道局（1940）の記載値を用いた。

II. 各年度における鉄道網の展開と主要都市の人口および旅客収入

本章で扱う主要都市の人口及び旅客収入については、いずれも京城を100とした場合の相対値を用いた。これは朝鮮総督府の所在地である京城が、人口及び中枢管理機能の立地について植民地時代

の都市の中では圧倒的に優位な都市であったこと（北田, 1996），また貨幣価値の変化を捨象できることなどを考慮したためである。

1. 1912年

図2は，1912年における鉄道路線の分布，各路線の1日当たり運行本数，鉄道旅客収入よりみた主要都市階層を示したものである。主要都市の階層区分については，各都市の旅客収入と京城の旅客収入との対数値の差を算出し，対数値0.2の幅で等間隔に区分し⁵⁾，上位から順にA階層，B階層という具合に命名した。また，各都市の動向をより綿密に検討するため，港湾都市については，輸移出入額についても，鉄道旅客収入と同様に階層区分を行った。

この年までに開通していた鉄道路線は，前述の京釜線・京義線・京仁線などであり，特に京釜線及び京義線は，半島南東端の釜山から北西端の新義州まで，ほぼ半島を縦断する路線である。これは前述のように，朝鮮の鉄道が日本政府主導で建設され，日本から満州への輸送路⁶⁾としての役割を期待されて，建設されたことを反映している。

図3は同年の主要都市における旅客収入と人口を示したものである。いずれも京城を100とした場合の人口をx，鉄道旅客収入をyとした場合， $y = 1.00x + 4.19$ の単回帰式が得られ，またxとyの

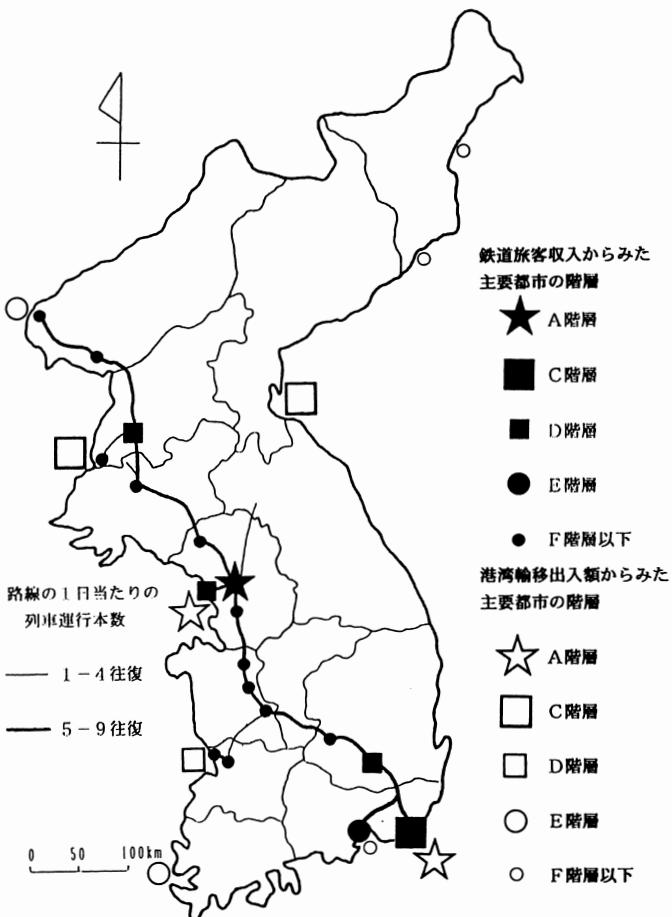


図2 1912年における朝鮮の鉄道網と主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額

各都市の鉄道旅客収入については，京城の鉄道旅客収入との対数値の差を算出し，対数値0.2の幅で等間隔に区分し，上位から順にA階層（京城），B階層（該当都市なし），C階層などと命名した。港湾輸移出入額についても同様に，釜山の港湾輸移出入額との対数値の差を算出して階層区分を行った。なお，港湾には満州との国境に位置する新義州も含める。各路線の1日当たりの列車運行本数は，朝鮮総督府鉄道局(1913)，主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額は朝鮮総督府(1912)によった。

間の相関係数は0.87であった。

主要都市の旅客収入については，京城以外では釜山・平壤・大邱といった都市が最も多く，これに仁川・馬山などが続いている。

人口と旅客収入との関係を見ると，高麗時代からの古都であった開城などの都市を除き，人口の

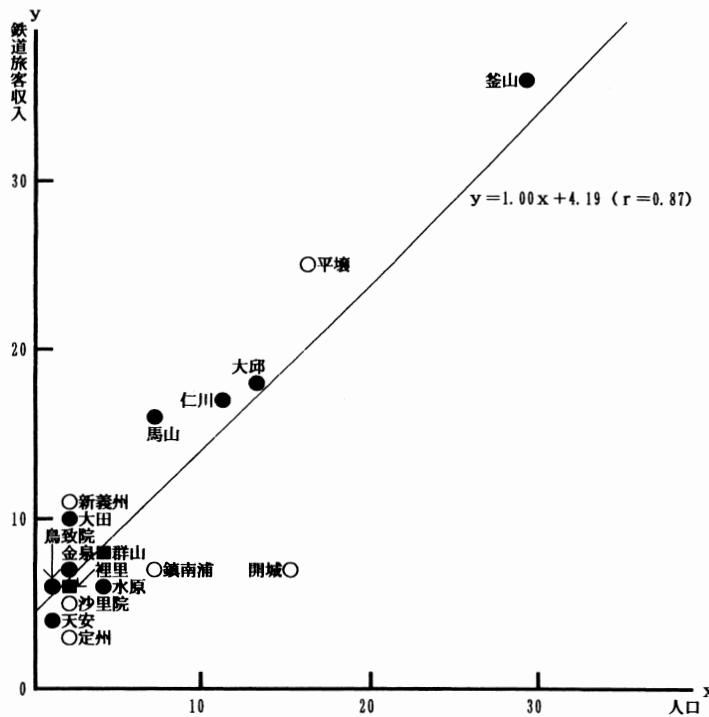


図3 朝鮮主要都市の人口及び鉄道旅客収入（1912年）

人口、鉄道旅客収入とも京城を100とした場合の値を示した。●は京釜線沿線、■は湖南線沿線、○は京義線沿線の都市を示す。人口、鉄道旅客収入とも朝鮮総督府(1912)による。

割に旅客収入が大きな都市が数多く存在している。特に新義州や大田などの、より人口規模の小さな都市についてこの傾向が強い。

これらの都市の大部分は、朝鮮王朝時代には都市としての発達はほとんど見られなかったが、鉄道の開通によって交通の利便性が向上し、人口が急増した都市である。中でも新義州及び大田⁷⁾は、後にいずれも道庁所在地になっていることから（北田、1996）も、鉄道の開通が大きな成長要因になったと言える。逆に鉄道、特に主要幹線から離遠の都市の中には、近代以前には規模が大きかった都市でも停滞を余儀なくされた⁸⁾ものが多く（成、1990），鉄道の開通によって朝鮮の都市の階層秩序に大きな変化が生じたと考えられる。

2. 1920年

1920年になると、既存の京釜線、京義線に加え、湖南線（大田－木浦間）及び京元線（京城－元山間）が開通し、ほぼ京城を中心としてx軸形を成す主要幹線が北東部の咸鏡線を除いて完成したことが分かる（図4）。

しかし1日当たり列車運行本数が5本以上の路線は、京釜線を除くと京仁線・群山線（裡里－群山間）・馬山線（京釜線の三浪津－馬山間）などに限られている。これらの路線は、いずれも主要幹線から分岐して開港地とを結ぶ比較的距離の短い路線であり、その多くが半島の南部に位置している。

仁川・群山・馬山などの開港地は、近代以降に日本をはじめとする諸外国の圧力によって強制的に設置された（尹、1987）

ものであり、それ以前から存在していた伝統的都市とは全く異質の存在であった。

当時、開港地を経由する路線、特に群山線・馬山線など南部の路線で列車の本数が多かった理由としては、1920年代の朝鮮総督府の経済政策が農業を重視し、気候条件の温暖な半島南部の開発に重点を置いたことが挙げられる。特に1920年前後は、産米増殖計画に代表されるように、朝鮮を日本の食糧基地と位置づける政策の実行に向けて、一連の準備が完成する時期にあたり（樋口、1988），そのことが商人や農業移民などの増加をもたらし（權、1995），群山、裡里、馬山などの米の集散地あるいは輸出港を経由する路線における列車の運行本数の増加を促進したと考えられる。

また植民地時代の朝鮮の主要都市における中枢

管理機能の立地については、伝統的都市には行政的中枢管理機能、開港地のような新興都市には経済的中枢管理機能が立地するという二元的構造が存在し(北田, 1996), 特に同じ道の主要都市の間で機能の分化がみられた⁹⁾。このこともまた、これらの路線の運行本数が比較的多かった理由の一つと考えられる。中でも京城の外港である仁川については、図4にあるように、京仁線の列車運行本数は全路線中最大であるが、仁川の港湾輸移出入額は、1912年よりも釜山との階層差が開いている。これは朝鮮各地への物資の輸送については、京釜線に直結している釜山の方が有利なことを反映したものと言える(鄭, 1982b)。

一方、朝鮮北部に関しては、京義線は第一次世界大戦¹⁰⁾やその後の戦後不況(朝鮮総督府鉄道局, 1940)の影響を被ったこと、また咸鏡線は路線の開通が他の既存路線より遅れた上、この地域の開発拠点であった元山の港湾輸移出入額の階層低下にみられるように、資源開発が十分に進んでいなかったことが、列車の運行本数に伸び悩みのみられた大きな要因と言える。

図5は同年の主要都市における旅客収入及び人口を示したものである。1912年に比べると人口に対する旅客収入が若干低下するが、これは前述のように北部の都市で人口に対する旅客収入が低い

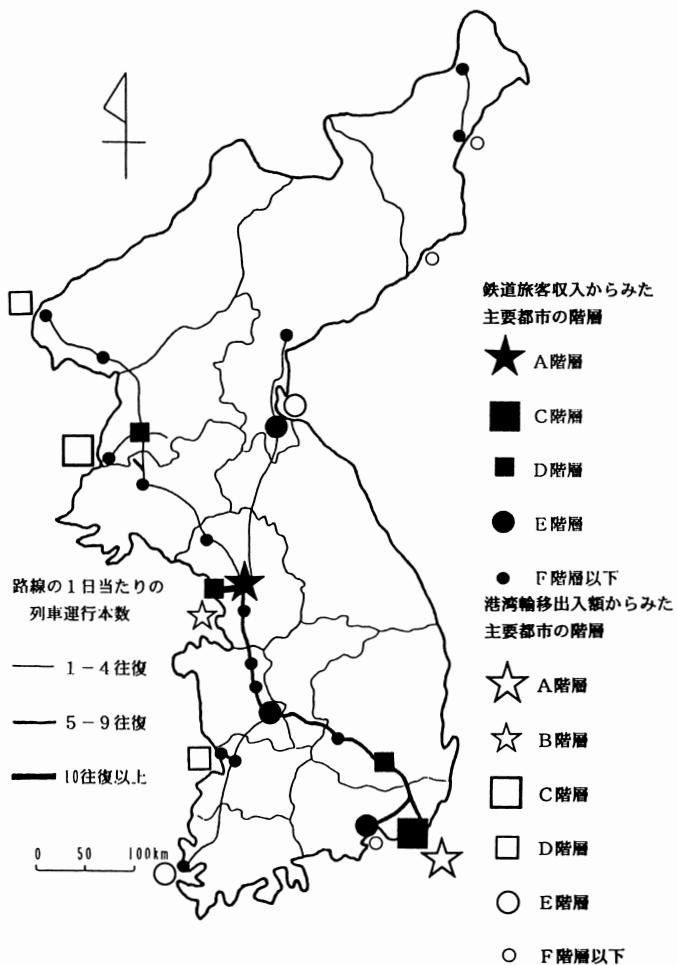


図4 1920年における朝鮮の鉄道網と主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額

主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額の階層区分については、図2に準ずる。各路線の1日当たりの列車運行本数は朝鮮総督府鉄道局(1940)、主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額は、朝鮮総督府(1920)によった。

ことを反映したものと考えられる。

以上のように、1920年代前半には、主に朝南部を中心、開港地と同じ道に所在する内陸諸都市間に強い連結関係がみられた。逆に主要幹線については、京釜線を除くと1日当たりの運行本数が開港地を起点とする短距離の路線よりも劣っており、主要都市の人口に対する旅客収入の値から判

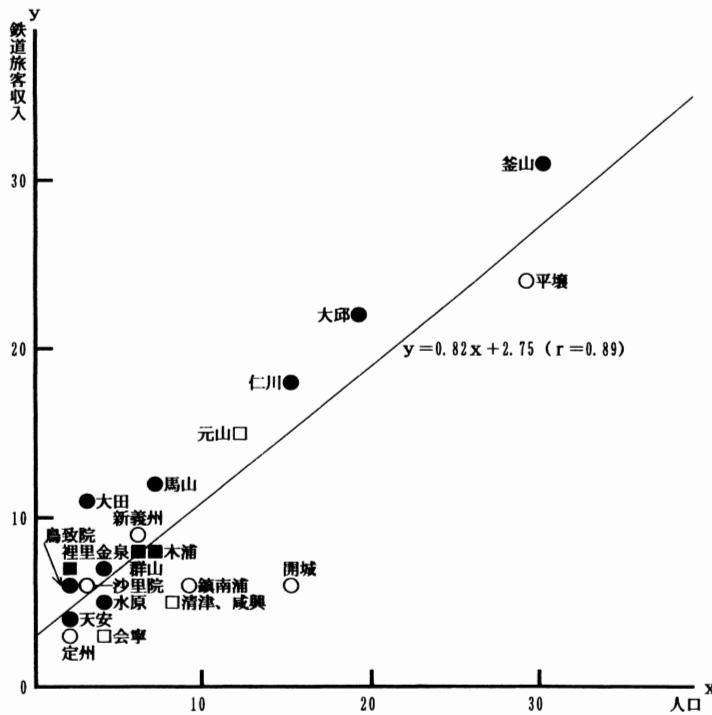


図5 朝鮮主要都市の人口及び鉄道旅客収入（1920年）

人口、鉄道旅客収入とも京城を100とした場合の値を示した。●は京釜線沿線、■は湖南線沿線、○は京義線沿線、□は京元線及び咸鏡線沿線の都市を示す。人口、鉄道旅客収入とも朝鮮総督府(1920)による。

断しても、当時の朝鮮の都市システムは、南部の開港地周辺の局地的な地域的都市システムの集合体としての性格が強かった¹¹⁾と言える。

3. 1930年

図6は1930年における鉄道網の分布・各路線の1日当たり運行本数・旅客収入よりみた主要都市階層を示したものである。咸鏡線は1928年に会寧まで全通しており、これによって京釜線・京義線・湖南線・京元線及び咸鏡線の4方向に延びる主要幹線が全通をみた。また列車の運行本数も、咸興以北の咸鏡線などを除くと、いずれの路線でも1日当たり5本以上となった。

一方、主要都市の旅客収入についてみると、単回帰式は $y = 0.59x + 1.35$ であり、1920

年に比べて傾きが緩やかになった(図7)。これは、表2からも分かるように、多くの都市で旅客収入が微増にとどまるか、もしくは減少したことによる。このような旅客収入の伸び悩みは、朝鮮の経済が、わが国の昭和恐慌の影響を少なからず受けたことを反映したものと考えられる。

ただし朝鮮北部の都市、特に咸興・清津などの咸鏡線沿線の都市のみは、1920年に比べて旅客収入が急増している。これは、咸鏡線の全通に加え、これまで経済開発の遅れていた咸鏡線沿線における鉱工業の進展(南, 1988)によるところが大きい。

以上に述べたように、1930年には京釜線のみならず、京義線・京元線などで列車の運行本数が増加し、南部の開港地周辺

の路線や半島縦断路線の運行本数も増加した。また、朝鮮北部の地域発展によって、咸鏡道の沿線諸都市の旅客収入も急増した。

4. 1940年

図8によれば、京釜線及び京義線の運行本数が以前に比べて大幅に増加している。これは1931年の満州事変以降、日本が本格的に大陸への進出を開始したことで、日本内地と満州とを直結するこれらの路線の重要性がより一層強まったことを反映している。また、運行本数は少ないものの、朝鮮北部から満州に直結する新たな路線の開通も見られる。これは朝鮮が単なる満州への経由地にとどまらず、戦争遂行のための前線基地と位置付けられ、特に鉱産資源が豊富な北部において、電源

開発ともあいまって軍需工業が急速に発達した（洪，1983）ことを示している。また咸鏡線沿線の清津・城津についても、港湾輸移出入額の階層が上昇している。

図9は同年の主要都市における旅客収入と人口を示したものである。人口 x と旅客収入 y については $y = 0.90x + 0.30$ の単回帰式が得られ、1930年に比べると直線の傾きは再び急になった。また、 x と y の間の相関係数は0.94であった。

当該時期は、平壌・清津・城津などの北部諸都市が1930年に比べて、人口、旅客収入とも急増している。とりわけ平壌は、人口のみならず旅客収入も、釜山を上回るに至った。これは平壌が満州事変以降、従来の行政的中枢管理機能に加え、経済的中枢管理機能についても朝鮮北部における広域中心都市としての地位を不動にした（北田、1996）ことを反映したものと言える。

一方、裡里・群山などの全羅道の都市を中心に朝鮮南部の都市の多くが、人口・旅客収入、さらに港湾輸移出入額も停滞傾向がみられる。これらの都市は、経済的中枢管機能の立地についても満州事変以降は停滞傾向にあり（北田、1996）、前述の産米増殖計画の行きづまりによって、南部中心の農業を重視した経済政策が転換を余儀なくされたことを表している。

さらに南部の都市については、仁川・大邱など大規模都市でも旅客収入の階層がこれまでに比べ

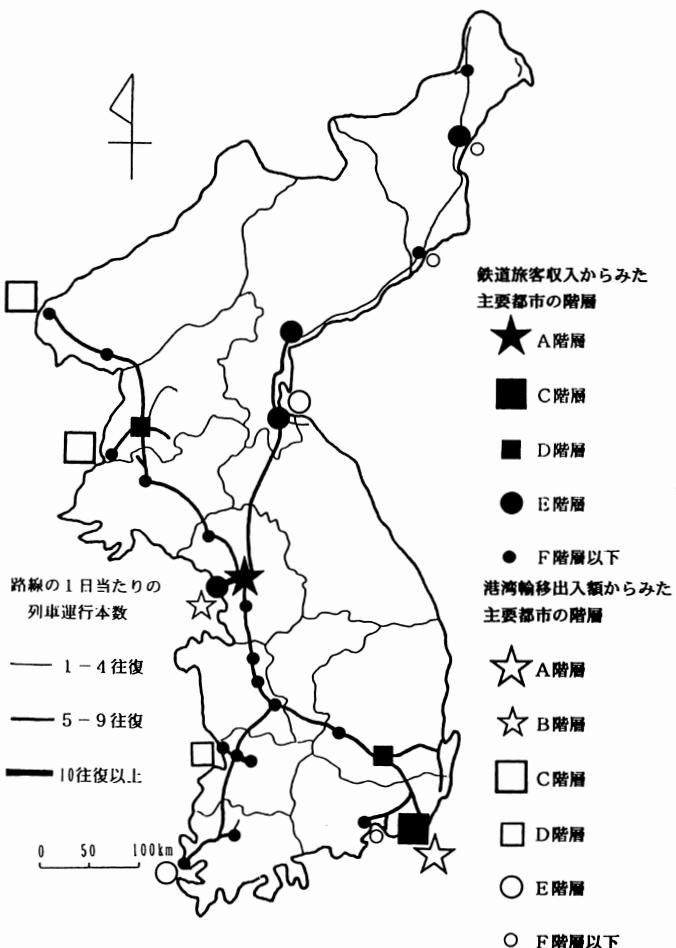


図6 1930年における朝鮮の鉄道網と主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額

主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額の階層区分については、図2に準ずる。各路線の1日当たりの列車運行本数は朝鮮総督府鉄道局(1940)、主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額は、朝鮮総督府(1930)によった。

て低下した（図8）。大邱については、北部の諸都市のような顕著な鉱工業の発達がみられなかったこと、仁川については京城の外港ではあるものの、京釜線のような満州に直結する主要幹線からはずれたことが大きな要因と考えられる。

以上のように、満州事変勃発以降、朝鮮は日本と満州を直結する経由地としての性格をさらに強め、また戦争遂行のための原料の供給地として、鉱産資源の豊富な北部の諸都市が急激に成長し

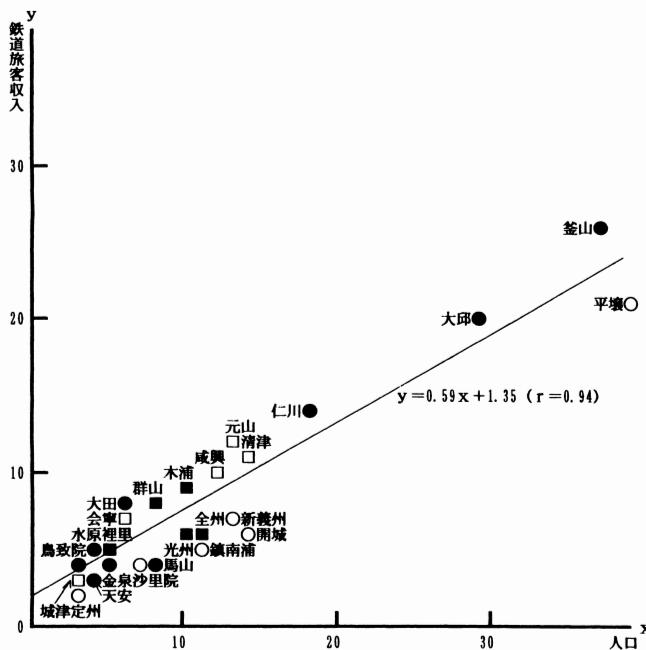


図7 朝鮮主要都市の人口及び鉄道旅客収入（1930年）

人口、鉄道旅客収入とも京城を100とした場合の値を示した。●は京釜線沿線、■は湖南線沿線、○は京義線沿線、□は京元線及び咸鏡線沿線の都市を示す。人口、鉄道旅客収入とも朝鮮総督府(1930)による。

表2 植民地時代の朝鮮主要都市の鉄道旅客収入（単位：万円）

都市名	1912年	1920年	1930年	1940年
京 釜 線	京城	89.9	271.1	360.3
	仁川	15.0	47.3	47.5
	水原	4.9	13.4	14.3
	天安	3.3	10.3	10.0
	鳥致院	4.7	15.8	13.0
	大田	8.5	29.1	28.3
湖 南 線	金泉	5.7	16.9	13.4
	大邱	16.0	57.5	72.0
	釜山	32.0	83.9	93.3
	馬山	13.8	30.7	12.6
	裡里	4.9	16.9	15.4
	群山	7.0	21.8	26.4
京 義 線	全州	—	—	18.1
	光州	—	—	18.7
	木浦		22.0	29.6
	開城	5.5	14.6	20.2
	沙里院	4.0	15.9	14.2
	平壤	21.8	64.1	75.2
京 元 ・ 咸 鏡 線	鎮南浦	6.2	15.3	15.7
	定州	1.9	6.2	7.2
	新義州	9.1	22.8	25.3
	元山	—	39.8	43.0
	咸興	—	12.8	36.1
	城津	—	—	9.9
清津	清津	—	13.1	37.9
	会寧	—	7.7	21.6
会寧				47.5

数値は各年度の朝鮮総督府統計年報による。表中に横線を施した箇所は、鉄道が未開通であったことを示す。1940年以前の清津については、人口と同様に、すべて羅南を含んだ値を示した。

た。この結果、朝鮮の鉄道は、南部の開港地周辺の路線を中心とした体系から、京釜線・京義線の半島縦断幹線を重視した体系へと変化した。

III. 主要都市の人口と鉄道旅客収入の変動の関係

本章では、冒頭にも述べた、都市システムのリンクの側面とノードの側面における構造変遷の相互関係について検討するため、各都市の人口及び旅客収入の年次別変化に注目し、両者間の相互内定性とその要因について考察する。なお1912年は開通していた路線が京釜線・京義線・京仁線などに限られていること、1930年は昭和恐慌の影響が大きいことから、ここでは1920年および1940年の2年度のみを考察の対象とする。これまでの分析からも明らかなように、1920年は、植民地朝鮮の経済政策が産米増殖計画に象徴される農業を重視していた時期、1940年は満州事変以降の鉱工業重視の時期をそれぞれ代表している。

図10は、本研究で考察の対象とした都市のうち、1920年の旅客収入の値が得られなかった全州・光州・城津を除いた22都市の人口及び旅客収入の、1920年から1940年への変化を示したものである。数値はあくまでも京城を100とした場合の相対値であるが、その増減から、各都市を次の4タイプに区分できる。

Aタイプ：人口、旅客収入とも数値が増加

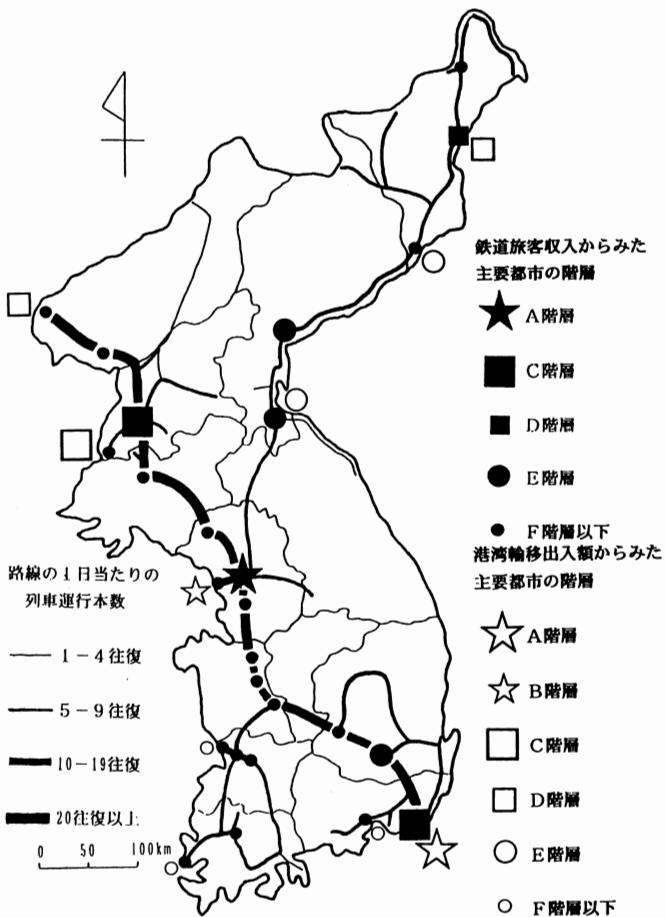


図8 1940年における朝鮮の鉄道網と主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額

主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額の階層区分については、図2に準ずる。各路線の1日当たりの列車運行本数は朝鮮総督府鉄道局(1940)、主要都市の鉄道旅客収入および港湾輸移出入額は、朝鮮総督府(1940)によった。

平壤・定州・新義州・咸興・清津

Bタイプ：人口の数値は増加したが、旅客収入の数値は減少

仁川・大田・大邱・裡里・群山・木浦・沙里院

Cタイプ：人口、旅客収入とも数値が減少

水原・天安・鳥致院・金泉・釜山・馬山・開城・鎮南浦・元山

Dタイプ：旅客収入の数値は増加したが、人口の数値は減少

会寧

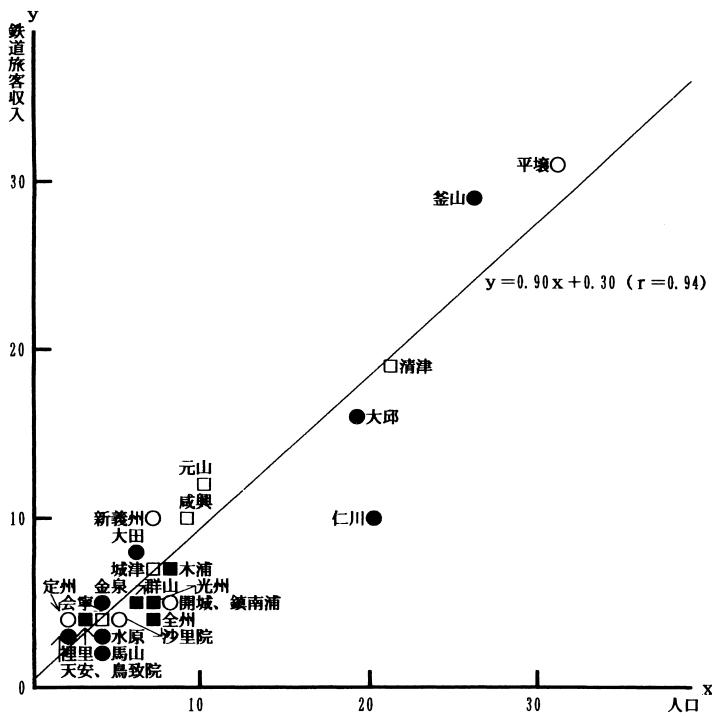


図9 朝鮮主要都市の人口及び鉄道旅客収入（1940年）

人口、鉄道旅客収入とも京城を100とした場合の値を示した。●は京釜線沿線、■は湖南線沿線、○は京義線沿線、□は京元線及び咸鏡線沿線の都市を示す。人口、鉄道旅客収入とも朝鮮総督府(1940)による。

各タイプの都市の特徴は、以下の通りである。

1. A タイプ

いずれも北部にある都市である。特に平壌・咸興・清津は、満州事変以降の鉱工業の進展を背景として、急速な成長を遂げた。定州も1930年代以降は、新たな鉄道路線の開通により、満州との国境付近における鉱工業開発の拠点としての性格を強めたため、これらの都市と同様の性格をもつ。また新義州は、朝鮮と満州の国境に位置する交通の要地であるとともに、1920年代に義州に代って平安北道の道庁所在地に昇格したこと、また製材を中心とした工業都市としての性格も強かった（北田、1996）ことが、旅客収入のみならず人口の値も相対的に増加した要因と考えられる。

2. B タイプ

大半が南部の都市である。このうち裡里・群山・木浦は全羅道における米の輸出港または集散地であり、産米増殖計画における重要拠点¹²⁾であった都市である。これらの都市は、満州事変以降、経済政策の重点が農業から鉱工業に移ったため、経済的機能が低下し、それが旅客収入の低迷につながった。しかし、該当期間における人口増加率は京城を上回っている。これは経済的には停滞傾向にあったものの、少なくとも各都市の所属する道レベルでの経済の中心としての地位は維持していたためと考えられる。また北部の都市ではあるものの、京義線沿線における農業開発の重要な拠点であった沙里院についても同様のことが言える。

慶尚北道の道庁所在地

である大邱や、1930年代に忠淸南道の道庁所在地に昇格した（成、1990）大田も、鉱工業化の影響が小さかったため、旅客収入の伸びは小さい。しかし行政的中枢管理機能の立地を反映して、人口増加率では京城を上回り、特に大田は伸びが大きい。

さらに仁川は前述のように、京釜線からはずれていたものの、京城の外港であり、満州事変以降、京城を中心とした工業化によって大量の労働力を吸収したこと（權、1995）が、人口の急増をもたらした。

3. C タイプ

ここには様々な種類の都市が含まれている。このうち水原・天安・鳥致院・金泉は、京釜線沿線

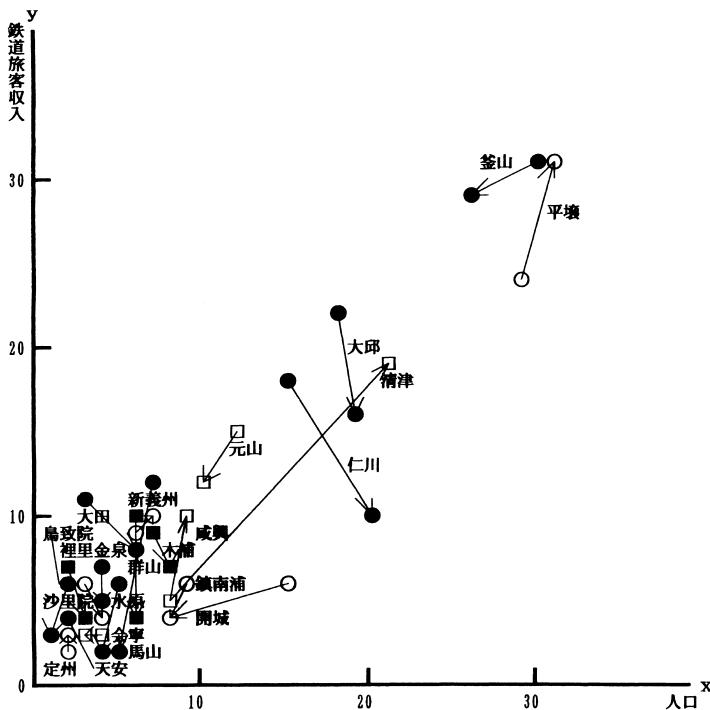


図10 朝鮮主要都市の人口及び鉄道旅客収入の1920年から1940年への変化

人口、鉄道旅客収入とも京城を100とした場合の値を示した。●は京釜線沿線、■は湖南線沿線、○は京義線沿線、□は京元線及び咸鏡線沿線の都市を示す。なお、いずれの都市についても、矢印の方向が1920年から1940年への変化を示す。

における農業開発の拠点であり、特に天安や鳥致院などは、1910年代から1920年代にかけては急成長したものの、1930年代以降は、植民地の経済政策の変更の影響を受け、またBタイプの都市のような中枢管理機能の立地も見られなかったことから、人口・旅客収入ともその値が低下した。

馬山は同じ港湾都市である釜山、高麗時代の旧都であった開城は京城という具合に、同じ道内に、機能の類似した、より強力な都市が存在したことか、停滞の大きな原因である。

釜山は京釜線、元山は咸鏡線という重要幹線の起点にあたる。しかし人口・旅客収入とも他都市に比べると伸びは小さい。これは釜山については、京釜線沿線の経済が停滞傾向にあったこと、元山については、戦時体制下における鉱工業開発の中心が、同じ咸鏡道でも咸興・清津などの他の都市

にあったためと考えられる。さらに鎮南浦は平壌の外港であり、京城に対する仁川と類似した機能をもつ都市ではあるものの、平壌の工業化の影響をあまり受けなかつたと推測される。

4. Dタイプ

このタイプに属するのは会寧のみである。満州との国境に位置する山間部の都市であるため、人口の伸びは鈍いが、1930年代以降、満州との交流の増加を背景に、旅客収入が増加したものと見られる。

以上に述べたように、各都市の人口および旅客収入の動向は、植民地時代の経済政策の転換を如実に示しており、これら鉄道沿線の主要都市が、経済開発の拠点として重

要な存在であったことが分かる。ゆえに人口と旅客収入の増加についても、平壌や咸興・清津といった北部の鉱工業都市、京釜線沿線の農業開発の拠点であった都市、あるいは釜山や元山など、過半数の都市については、両者の間に強い相関関係が見られる。しかし同じ港湾都市でも、群山・木浦といった全羅道の開港地、仁川、あるいは大邱・大田のような南部の道庁所在地については、両者の関連性は薄い。

次に各都市の動向を沿線別に検討する。京釜線は、これまでに見たように、列車の運行本数については主要路線の中で最も安定している。沿線には釜山・大邱といった大都市も分布するが、主に農産物の集散地としての機能を持つ都市が多かつた。しかし1930年代以降、戦時体制が強化されると、列車の運行本数は激増したものの、沿線の都

市は鉱工業化の影響をほとんど受けず、特に小規模な都市は停滞傾向にあったと言える。

湖南線沿線の都市も、京釜線と同様、植民地の経済政策が南部における農業を重視していた1920年代までは、裡里や群山などが、農産物の輸出港や集散地として重要な役割を果たしていたが、1930年代以降は停滞傾向にある。

京義線沿線には、沙里院のように農業開発の拠点としての性格の強い都市もあるものの、主に1930年代以降、鉱工業の発達とともに沿線諸都市の成長がみられ、中でも平壤は朝鮮北部における中心都市としての地位をほぼ確実にした。

咸鏡線の全線開通は1928年と、他の主要幹線よりもかなり遅れた。しかし1930年代以降は戦時体制下における鉱工業の発達を反映して、咸興・清津などが急成長を遂げ、人口・旅客収入とも主要都市の中で上位を占めるに至った。

このように植民地時代の朝鮮においては、1920年代までは南部、1930年代以降は北部という具合に経済成長の中心地域が大きく移動した。そしてこれらの経済成長の大きな地域では、実際には開港地周辺の区間運転が多かったものの、1920年代に木浦まで開通した湖南線、1930年代の咸鏡線に象徴されるように、直前にその地域を貫通する鉄道が開通しており、鉄道網の拡張と新規路線沿いの諸都市の成長との間にはかなり明白な対応関係が見出せる。逆に京釜線は、列車の運行本数は最も多いものの、その沿線諸都市の成長が常に他都市よりも優位であったとは言いがたい。

このような状況は、常に東海道本線のような大都市・縦貫線優位の傾向が助長され、「鉄道網の拡張と新規路線沿いの諸都市の成長との間に明白な対応関係を空間的に見出だすことは困難」(Taniuchi, 1984) であった明治期以降の日本の状況とは極めて対照的である。これは植民地時代の朝鮮の鉄道が、前述のように、あくまでも宗主国日本の軍事的輸送あるいは資源開発を目的としたものであり、その建設あるいは運営が植民地経営、特に経済政策の転換に左右されることが大きかったためと考えられる。

IV. 結論

本研究においては、植民地時代の朝鮮における

鉄道網の空間的拡大、列車の運行本数で代表される主要都市間の結合度の推移、さらに主要都市の人口及び鉄道旅客収入の動向を通して朝鮮の都市システムの構造変遷について検討し、以下の結果が得られた。

朝鮮における鉄道は今世紀初頭から、日本内地から満州に至る輸送経路の確立を主な目的として建設が進められ、日韓併合の行なわれた1910年までには京釜線・京義線などの主要幹線がすでに完成していた。鉄道という近代的交通網の登場によって、沿線に交通の要地としての新興都市が発達する一方、路線からはずれた都市は停滞を余儀なくされた。

1920年代には、植民地朝鮮における経済政策が産米増殖計画に象徴されるように農業を重視したため、農産物の輸出港である南部の群山・馬山などの開港地と内陸とを結ぶ比較的距離の短い路線の運行本数が増加した。その一方で、京城を中心とした主要幹線軸も建設が進められたものの、京釜線を除いてその運行本数は少なく、当時の朝鮮の都市システムは、主に南部の開港地周辺の局地的な都市システムの集合体としての性格が強かった。

1930年代に入ると、主要幹線がほぼ全通し、これまで運行本数の少なかった京義線や京元線でも運行本数が増加した。また全通間もない咸鏡線も沿線における経済開発の進展もあって旅客収入を大きく増加させた。

戦時体制が本格化した1940年代初頭には、わが国から満州への重要経路である京釜線及び京義線の運行本数が大幅に増加した。また、鉱産資源の開発や工業化の進展によって、平壤を中心とした北部の諸都市には大きな成長が見られたのに対し、南部、特に全羅道の諸都市には、農業重視の経済政策の挫折によって、旅客収入に伸び悩みが見られた。

このように、植民地時代の朝鮮における鉄道網の展開は、植民地経営、特にその経済政策の変化と、満州への輸送動向の影響を強く受けていることが明らかになった。また港湾都市については、鉄道旅客収入に加えて港湾輸移出入額も、例えば1940年における咸鏡線沿線の都市の成長や、逆に全羅道の群山や木浦の停滞など、各都市の経済的

状況を反映していることが多い。

次に、各都市の旅客収入及び人口の推移に注目し、両者の間の相関関係に注目した。その結果、植民地における経済政策の重点が農業から鉱工業へと移動したことに関連して、平壌・清津・咸興といった北部の鉱工業都市は、1920年代から1940年代にかけて、人口・旅客収入の双方について大きな成長が見られたのに対し、南部の農業開発の拠点としての性格の強い都市、あるいは釜山、元山などはいずれの値も停滞傾向にあることが明らかになった。このように、過半数の都市については、人口の増加と鉄道旅客収入の増加の間に強い連関性が認められる。

しかし同じ南部の都市でも、全羅道の港湾都市や仁川、あるいは大邱、大田などは、旅客収入については、沿線の経済の停滞を反映して伸び悩みが見られるものの、人口は比較的順調な成長が見られる。これは道府などの中枢管理機能の立地によるところが大きいと考えられる。

また、植民地時代の朝鮮においては、1930年代以降の咸鏡線沿線の都市の急成長に象徴されるように、鉄道網の拡張と新規路線沿いの諸都市の成長との間にはかなり明白な対応関係が見出せる。特に列車の運行本数については、京釜線が終始一貫して安定しているものの、内地から満州への連絡経路としての性格が強く、その沿線には鉱工業化から取り残された都市が多くいた。このように行政上は一つの完結した植民地でありながら、半島という特殊な地理的位置を占めるゆえに、宗主国の大外政策によって、他地域への経由地として位置づけられたというのは、同じ日本の植民地とされた台湾などには見られない特徴と言える。

しかしあれにせよ、植民地時代の朝鮮の主要都市は、鉱工業基地・農産物の集散地あるいは輸出港など、さまざまな形で日本の植民地政策に組み込まれることを余儀なくされた。ゆえに、経済政策の変化を反映して、都市間の連結パターンには時代ごとに相違が見られるものの、朝鮮の都市システムはほぼ一貫して宗主国日本の強い影響下にあり、自律的な都市システムが形成されることはなかった。

最後に今後の課題として、1) 都市システムの変遷における、リンク及びノードの両側面の変化

の相互作用についてより厳密に検討すること、2) 他の旧植民地、特に台湾の都市システムなどの比較検討を行うこと、さらに3) 上述の植民地時代における鉄道網の展開が、戦後はいかなる形で継承されていったのかを検証すること、などが挙げられる。

本稿の作成にあたっては、1997年の韓国留学以来お世話になっている、高麗大学校師範大学地理教育科の南榮佑先生から貴重な助言を賜わり、同大同科の大学院生諸氏には、討論の場を快く与えていただいた。また、筑波大学の村山祐司先生にも、多くの有益なアドバイスをいただいた。記して以上の方々に深く感謝の意を表します。なお、本稿は1997年度日本地理学会秋季学術大会の発表を骨子としてまとめたものである。

注

- 1) 本研究で扱う鉄道は、一時的に満鉄に経営を委託した時期があったものの、すべて朝鮮総督府鉄道局直営の鉄道である。私設鉄道については、各駅の旅客収入の資料が入手できず、また、觀光鉄道のような特殊な性格を持ったものも多いので考察の対象から除外した。さらに朝鮮総督府直営の鉄道でも、距離が10km未満かつ明らかに非旅客輸送目的で建設された路線も考察の対象から外した。
- 2) 本稿で採用した都市別鉄道旅客収入は、当該都市の行政区画内に立地する全駅の年間旅客収入の合計額である。1930年および1940年については主要駅のデータしか得られなかつたが、植民地時代の朝鮮の都市は面積が狭く、また郊外化が進んでいなかつたため、主要駅以外の駅の旅客収入が主要駅に比べて極端に少ないことから、主要駅のみのデータでも分析の上で不都合はない。
- 3) 分析対象年次の時代背景を簡潔に記せば、1912年は、日韓併合の2年後にあたり、かつ鉄道旅客収入に関するデータが入手可能であった最も古い年度にあたる。1920年は、三・一独立運動の翌年であり、1918年に完成了農地接収事業とあいまって、朝鮮総督府による農業重視の経済政策が事実上本格的に開始した年にあたる。また1930年は、満州事変の前年であり、日本の大陸進出以前の段階では鉄道網の発達が最高水準に達していた。1940年は、太平洋戦争開戦の前年である。
- 4) 太平洋戦争終了時までに府（戦後の市に相当する）に昇格していた21都市のうち、私設鉄道しか開通していなかった海州、朝鮮総督府による買収が遅れたために経年的な資料が入手できなかつた晋州、植民地時代に

は鉄道が未開通であった羅津を除く18都市に、表2にもあるように、鉄道旅客収入でこれらの都市に準ずる水原、天安、鳥致院、金泉、裡里、沙里院、定州、会寧の8都市を加えた26都市である。

- 5) 各階層に該当する鉄道旅客収入の値は、京城を100とした場合、おおよそ以下の通りである。A階層(64以上)、B階層(40以上64未満)、C階層(26以上40未満)、D階層(16以上25未満)、E階層(10以上15未満)、F階層(10未満)。
- 6) 日韓併合の行なわれた1910年には、京釜線・京義線のみならず、下関と釜山を結ぶ関釜連絡航路、新義州から国境を越えて満州方面に延びる鉄道など、日本の内地からこれらの朝鮮半島縦貫路線を経て満州に至る交通体系がすでに完成していた。
- 7) 新義州は満州との国境を形成する鴨緑江に面しており、京義線と満州の鉄道との接点に位置している。大田は京釜線と、当時は裡里まで完成していた全羅道方面への鉄道の分岐点に位置する(図1)。
- 8) 前述の忠州、尚州の他に、いずれもかつては道庁所在地であった公州や義州がその典型であり、後に前者は大田、後者は新義州にその地位を奪われた。
- 9) 京城と仁川はその典型である。また全羅北道の道庁所在地である全州と開港地群山との間などにも機能の分化が見られた。
- 10) 1910年代初頭には、京義線を経由して満州方面に向かう列車の中には、満州でシベリア鉄道を経由し、欧州方面行きの列車に接続するものもあったが、第一次世界大戦の勃発によって欧州方面への連絡が中断すると、利用客が激減した。
- 11) 例えば、湖南線を運行する列車はすべて京釜線との連絡駅である大田を始発駅としていた。京城からの直通列車が継続して運転されるようになったのは1933年以降である。
- 12) 例えば裡里は、産米増殖計画に大きな役割を果たした東洋拓殖株式会社の出張所が置かれており、また水利事業展開の中心地として朝鮮人のみならず、日本人も大量に移住した(權, 1995)。

文 献

- 有末武夫(1968)：『日本の交通－その地域的考察－』古今書院、395ページ。
- 北田晃司(1996)：植民地時代の朝鮮の主要都市における中枢管理機能の立地と都市の類型。地理学評論、69, 651-669。
- 谷内達(1979)：北海道における交通圏の推移と都市システムの形成。北海道地理、53, 1-6。
- 朝鮮総督府鉄道局(1913)：『朝鮮鉄道状況』朝鮮総督府、

京城、84ページ。

朝鮮総督府鉄道局(1940)：『朝鮮鉄道四十年史』朝鮮総督府、京城、598ページ。

樋口節夫(1988)：『近代朝鮮のライスマーケット』海青社、235ページ。

洪 淳完(1983)：韓国における近代都市の成立。駒澤地理、19, 13-25。

村山祐司(1994)：都市群システム研究の成果と課題。人文地理、46, 44-65。

森川 洋(1990)：『都市化と都市システム』大明堂、254ページ。

森川 洋(1996)：わが国における地域軸の現状。矢田俊文編：『地域軸の理論と政策』大明堂、75-102。

尹 正淑(1987)：仁川における民族別居住地分離に関する研究。人文地理、39, 279-293。

權 赫在(1995)：『韓国地理[地方編]』法文社、ソウル、650ページ。(韓国語)

金 儀遠(1982)：『韓国国土開発史研究』大学図書、ソウル、911ページ。(韓国語)

南 榮佑(1988)：『都市と国土』法文社、ソウル、347ページ。(韓国語)

成 俊鏞(1990)：『韓国の都市システム』教学研究社、ソウル、337ページ。(韓国語)

鄭 在貞(1982a)：韓末・日帝初期(1905-1916年)鉄道運輸の植民地的性格(上)-京釜・京義鉄道を中心に-.韓国学報、28, 117-139。(韓国語)

鄭 在貞(1982b)：韓末・日帝初期(1905-1916年)鉄道運輸の植民地的性格(下)-京釜・京義鉄道を中心に-.韓国学報、29, 146-172。(韓国語)

鄭 在貞(1984)：京釜鉄道の敷設に現われた日本の韓国侵略政策の性格。韓国史研究、44, 107-134。(韓国語)

朱 京植(1994)：京釜線鉄道建設にともなう韓半島空間組織の変化。大韓地理学会誌、29, 297-317。(韓国語)

崔 永俊(1990)：嶺南大路-韓国古道路の歴史地理的研究-.高大民族文化研究所、ソウル、471ページ。(韓国語)

Taniuchi, T. (1984) : Japanese Urban Development and the Railway Network, 1880-1980. Geographical Review of Japan., 57B, 111-123.